

La industria perlífera de Bahrain: cómo era, por qué era así y lo que ello implica*

Samar K. Datta

Jeffrey B. Nugent(*)

Es perfectamente posible que la extracción de perlas en las aguas del Golfo Pérsico, cerca de Bahrain, haya sido la actividad económica dominante en esta zona durante la mayor parte de los últimos 4.000 años, al menos hasta la aparición de petróleo en los 1930s. Las inscripciones sumerias de antes de 2.000 años antes de Cristo mencionan destacadamente los "ojos de pez" (que generalmente se ha interpretado se referían a las perlas) de "Dilmun", el antiguo nombre de Bahrain (Bibby, 1969; Bowen, 1951). Y ciertamente parecía ser esa la actividad predominante cuando el romano Plinio el Viejo escribió sobre la isla unos 2.000 años más tarde e igualmente cuando el escritor árabe Al-Massudi describió la industria perlífera con cierto detalle, unos 1.000 años después (Bowen, 1951; Rumaihi, 1975). La importancia primordial de la extracción de perlas para Bahrain queda aún más resaltada por el hecho de que otras diversas actividades como el comercio y la construcción de barcos, estaban estrechamente relacionadas e incluso eran dependientes de la actividad perlífera¹. Las actividades primarias que no estaban relacionadas con la extracción perlífera eran la agricultura (dátilos) y la pesca, las dos, actividades de subsistencia que a diferencia de la explotación perlífera proporcionaban un empleo estable. Aunque si bien el trabajo en la palmera datilera era una actividad a tiempo completo, la pesca era para muchos una actividad a tiempo parcial.

*(en J.B. Nugent and J.H. Thomas, Eds. *Bahrain and the Gulf*. London: Crom Helm 1985)

(*) los autores expresan su gran agradecimiento a Timur Kuran por sus muchos y útiles comentarios y considerable ánimo dado para hacer este escrito. También agradecen los comentarios de Russell Thornburg y de Ted Thomas.

1. Como señaló Clarke (1981, pág. 44) "la extracción de perlas buceando es la más antigua industria de Bahrain y ha sido la razón por la que un grupo de islas por otra parte tan pequeño comparativamente sin recursos ha visto tantas amargas guerras y tanto ejércitos invasores".

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, "la industria perlífera era tan crucial que tanto la población de Bahrain como su porcentaje de crímenes se veían directamente influidos por la recogida de perlas. En años de escasez de perlas, la población descendía considerablemente y la criminalidad aumentaba (en especial los robos). Justo antes de la Primera Guerra Mundial, estaban empleados en la producción de perlas alrededor de veinte mil hombres adultos, un poco menos de la mitad de la población masculina" (Khuri 1980: p.58).

La extracción de perlas y las industrias con ella relacionadas siguieron siendo las más importantes de la isla hasta los 1930s cuando dicha industria y otras instituciones especiales asociadas con ella se tuvieron que enfrentar con tres importantes cambios: 1) la competencia en el mercado de las perlas cultivadas y artificiales de Japón, que hicieron bajar el precio de las perlas naturales a una fracción (algunas decenas por ciento aproximadamente) de lo que valían antes; 2) la competencia en el mercado de trabajo del petróleo, una industria que se desarrolló rápidamente en Bahrain, y después en otros lugares del Golfo Pérsico, fenómeno que empezó en los 1930s, y 3) una serie de "reformas" o controles de la industria y sus instituciones que fue introducida en los 1920s por el gobierno británico como parte de su papel de "protector" de la isla. La industria perlífera declinó después rápidamente; la mayoría de los relatos atribuyen la mayor parte del declive subsiguiente a los factores 1) y 2) más que al factor 3). A mediados de los 1950s sólo unos pocos barcos dedicados a la extracción de perlas (*dhow*s) se hacían a la mar, mientras que un siglo antes quizá un número tan elevado como 1.500 *dhow*s habían salido a por perlas, durante la temporada perlífera, sólo de Bahrain.² A mediados de los 1960s la extracción de perlas en las aguas cercanas a Bahrain, y de hecho en todo el Golfo Pérsico, estaba muerta. Actualmente no pasa de ser un entretenimiento de fin de semana para muy pocos buceadores.

Aunque poco se dice en anteriores referencias a la industria perlífera de Bahrain sobre cómo funcionaba esta industria, los historiadores económicos se las han arreglado para ensamblar un relato más bien detallado de cómo funcionó en los últimos cien años de existencia. Estos relatos parecen casar con el antes mencionado relato de Al-Massudi en el siglo noveno después de Cristo y con otro de Abu Zaid Hassan en el siglo décimo después de Cristo (Bowen, 1951); Belgrave, 1938; Clarke, 1981; Khuri, 1980). Podría pues suponerse que esta industria ha funcionado así durante mucho tiempo, quizá durante los 4.000 años enteros. Lo que resulta interesante sobre el modo en que operó es que el sistema era muy especial, muy distinto del modo como funcionan muchas industrias en

2. Otros puertos con importantes flotas perlíferas estaban situados en las costas de Irán, Kuwait, Qatar y la Unión de Emiratos Árabes.

nuestros días y también en el pasado³.

La finalidad de este escrito es explicar, en la medida de lo posible por qué funcionaba así, y sugerir algunas posibles implicaciones, tanto para una ulterior investigación como para la política contemporánea.

Este escrito está dividido en las siguientes secciones: en la primera sección se describen la tecnología e instituciones de la industria perlífera; la segunda sección versa sobre la explicación de por qué era así; y finalmente en la tercera sección presentamos nuestras conclusiones y algunas sugerencias para una investigación ulterior.

DESCRIPCIÓN DE LA INDUSTRIA

La extracción de perlas puede considerarse a medio camino entre la minería y la pesca; minería, en el sentido de que las ostras que contienen las perlas son arrancadas del fondo del océano, y pesca en el sentido de que tanto las ostras como las perlas no son (como no lo son los peces) en principio un recurso agotable. Las ostras que producen perlas necesitan una temperatura relativamente cálida y un agua que por lo menos no sea excesivamente salada y que no esté polucionada. Con la tecnología primitiva (a falta de trajes de buceo o de escafandras y de cualquier otro equipo de buceo) sólo se podía extraer perlas en aguas relativamente someras o poco profundas (hasta doce brazas o 72 pies de profundidad), con temperatura cálida y aguas tranquilas. Y la general escasez de aguas someras, cálidas y tranquilas, equivalía a que sólo se podían extraer ostras perlíferas en unos pocos lugares. El Golfo Pérsico, en especial, a lo largo de su borde occidental con pendiente gradual, vecino a la Isla de Bahrain, satisface estos requisitos y en realidad es el mejor sitio del mundo para extraer perlas.

Pero incluso en el Golfo Pérsico, sólo se podía bucear cuatro meses al año, de Junio a Septiembre⁴. Puesto que en su mayor parte estos meses coinciden también con la época de mayor transporte por mar (y por consiguiente de

3. Este problema es, sin embargo, similar en varios aspectos a la aparcería o cultivo a la parte, que es, naturalmente, una institución muy frecuente en la agricultura. Las intuiciones que pueden obtenerse estudiando la experiencia de la perla pueden ser realmente útiles para explicar la aparcería.

4. Había, de cuando en cuando, un grado de actividad menor en la extracción perlífera fuera de temporada. Pero tales actividades no eran generalmente tan provechosas como las de la estación de óptima y máxima actividad, ya que, debido a l clima más frío y menos seguro, los buceadores no podían ni de cerca, realizar tantos zambullidas al día como en la estación de óptima actividad.

comercio) y asimismo con la época de máxima actividad agrícola, la actividad económica del Golfo era altamente estacional. Ello equivale a que se tenía que subsidiar de una u otra forma el mantenimiento de los buceadores y de otras personas empleadas en la industria perlífera, así como a sus familias, durante el resto del año. El mecanismo para hacerlo era característicamente un serie de préstamos. El primero de estos préstamos era el *tisqam* que se pagaba al comienzo de la estación de poca actividad para sostener a las familias de los trabajadores y a los trabajadores de la industria perlífera durante esta estación; el segundo era el *silfa* que se pagaba al comienzo de la época de máxima actividad para sostener a las familias de los trabajadores de la industria perlífera mientras ellos (los trabajadores de la perla) estaban fuera, en el mar; el tercero era el *kharjiyah* que se pagaba a los pescadores de perlas mientras estaban en el mar para atender a sus gastos de consumo hechos a los numerosos comerciantes del mar o “suministradores flotantes” de estos pescadores de perlas. Como señalan destacadamente los posteriores reformadores, se daba una tendencia a que no se pudieran pagar todas las diversas deudas con los ingresos de la pesca de perlas; de hecho, algunos de los buceadores más afortunados tendían a ser los más endeudados. Por tanto, como se explica después, las deudas tendían a acumularse e incluso a ser transferidas de padres a hijos.

Y no sólo se precisaban préstamos para los buceadores y demás trabajadores, sino también para los capitanes de barco (pilotos en adelante) que reclutaban y financiaban a dichos pescadores de perlas y tenían que comprar provisiones para el viaje. En realidad, los pilotos tenían que poder financiar suficientes suministros como para alimentar a todos los miembros de la tripulación durante todo el período que iban a pasar en el mar, que podía ser de unas tres a cuatro semanas sin tocar costa. Si los pilotos no estaban suficientemente financiados, o bien tenían que volver más a menudo al puerto para vender sus perlas y comprar nuevas provisiones, reduciendo por tanto la porción de tiempo que podían dedicar a la recogida de perlas, o bien dependían de los comerciantes del mar (“floaters”), que estaban dispuestos a comprarles las perlas a bajo precio y a venderles alimentos sólo a precios altos, haciendo por tanto bajar sus márgenes de beneficios. Los pilotos eran financiados por grandes mercaderes, muchos de los cuales eran miembros de la misma tribu (una de las varias que habitaban la parte costera de Bahrain).

Una segunda característica de la industria perlífera era que se tenían que integrar en un equipo que funcionara fluidamente un número relativamente grande de personas que ejecutaban diversas funciones.

Entre las diversas clases de personas que intervenían en este trabajo figuran los buceadores, los remeros, los pilotos, el capitán, los miembros izadores de los buceadores y a un tiempo de la tripulación, los diversos aprendices, los

cocineros, los cantores (para ayudar a los remeros a mantener su cadencia rítmica), los propietarios del barco y los prestamistas-mercaderes.

Una tercera característica era que virtualmente todos estos trabajadores no cobraban ni por tiempo trabajado (es decir no cobraban un salario por día, hora o estación trabajados), ni a destajo por el trabajo hecho (es decir distancia cubierta por los remeros, número de zambullidas para los buceadores o número de comidas para los cocineros) sino en términos de participación, especificada de antemano, en los beneficios obtenidos por la venta de perlas de la estación. Sin embargo, de modo implícito, puesto que se aumentaban las deducciones de intereses, las participaciones en el ingreso bruto de capitanes-prestamistas y de los mercaderes que se hallaban detrás de ellos, tendían a aumentar cuando se había obtenido mayor cantidad de perlas. Las participaciones más frecuentes sobre los beneficios netos eran sobre cien partes, tres a cada uno de los buceadores, que solían ser diez o más, dos partes a cada uno de los remeros que solían ser varios, quince partes a cada piloto, y el resto (hasta cien) al mercader-prestamista.

Otro rasgo característico de esta industria de la perla era la relativamente estática y primitiva tecnología, que contaba con proporciones de factores relativamente fijas. Aunque también existían algunos barcos muy pequeños con diversos tipos de relaciones contractuales, la mayor parte de la producción perlífera la llevaban a cabo barcos relativamente grandes (*dhow*s) con 40 a 60 trabajadores a bordo. Había dos remeros-izadores para cada uno de los doce o más remos. Y cada izador tenía dos buceadores en el agua a la vez. El trabajo del izador era izar al buceador del fondo del mar cuando el buceador indicaba con un tirón en la cuerda que necesitaba salir a la superficie para respirar. El buceador no empleaba equipo de buceo, salvo una pinza para la nariz, y vestía tan sólo un taparrabos o un calzón corto y resguardos de cuero para proteger sus pies y sus dedos de las agudas rocas y corales del fondo del mar, y a veces también finas ropas de algodón para protegerse de las picaduras de las medusas en la época de las mismas. Cada buceador tenían dos cuerdas: una con una piedra atada para que le ayudara a descender rápidamente al fondo, y otra ataca a su cuerpo para que le izaran cuando diera un tirón. El buceador permanecía sumergido normalmente alrededor de un minuto (o más si podía) a una profundidad de 72 pies. Durante este tiempo recogía tantas ostras como podía (normalmente a ocho o doce), arrancándolas de las rocas y corales y poniéndolas en una cesta atada a la cuerda que izaba el izador. Cuando el buceador salía a la superficie, el izador vaciaba el contenido de la cesta en la cubierta en un montón. Y cuando un buceador de una pareja determinada descansaba durante uno o dos minutos, el segundo buceador del mismo relevo se sumergía.

Después de diez zambullidas, todas las parejas de buceadores de este relevo

subían a bordo a descansar, mientras un segundo grupo tomaba el relevo. Durante este breve período de descanso a bordo, los buceadores que descansaban tomaban café y bebían agua y quizás comían ligeramente. Nunca comían mucho por miedo a sufrir calambres. A menudo se apretujaban junto al fuego para entrar en calor. Los buceadores continuaban así relevándose, un relevo trabajando y el otro descansando sin trabajar, desde la salida del sol hasta su puesta. La labor de los aprendices era principalmente sustituir a los buceadores e izadores—remeros que estaban incapacitados temporalmente para realizar su trabajo. Este ritmo de trabajo continuaba durante diez días, al cabo de los cuales se daba al buceador un día libre para descansar. Se daban más días de descanso si el tiempo era demasiado ventoso como para permitir la realización regular de sus funciones a tripulación y trabajadores. Además, todo el mundo tenía un día de descanso cuando el *dhow* recalaba en el puerto (quizá una vez cada tres semanas) para vender las perlas y obtener agua y suministros.

Otra característica de la industria perlífera era el relativamente alto riesgo de producción e ingresos. No sólo podía ser perturbada frecuentemente la labor durante algunas estaciones por el mal tiempo y quizá por enfermedad de trabajadores claves, sino que además estaban los cambios, de año en año, de la localización de las ostras. Además después de localizar el yacimiento de ostras (banco ostrífero), aun había que contar con la gran variación en la cantidad y calidad de las perlas que iban a dar esas ostras. (Realmente, sólo un perla de cada tres tiene perla, y estas perlas variaban grandemente de tamaño, forma, color y textura). También los precios podían variar mucho de año a año. Sólo los mayores mercaderes que podían mantener depósitos de perlas de un año a otro podía especular para obtener mejores precios de perlas a aun año a otro podían especular para obtener mejores precios en años futuros. Por tanto el valor de la producción de la estación variaba sustancialmente de un *dhow* a otro y de un año a otro. Además de estas fuentes de riesgo había que considerar, al menos para los buceadores, una serie de peligros para la salud. Entre éstos figuraban los encorvamientos que podía originar la ascensión excesivamente rápida, la perforación de los tímpanos y las hemorragias internas por trabajar con excesiva presión del agua, las enfermedades procedentes de constipados cogidos por salir del agua templada a un ambiente frío y ventoso y las heridas del coral de las piedras agudas y de los ataques de tiburones y peces sierras.

Otra importante característica de la industria perlífera era la considerable habilidad de un buceador o piloto a otro. Variaban las habilidades de cada piloto para coordinar la actividad de su tripulación, para hallar los yacimientos de ostras, para reclutar buceadores y para vender con buenas condiciones las perlas. Y los buceadores se diferenciaban por el tiempo que podían permanecer sumergidos, por la profundidad que podían tolerar, por la estabilidad y

velocidad con que podían recoger las ostras. Se daba rivalidad entre los buenos pilotos, y entre los buenos buceadores. Los buenos pilotos e izadores tendían a ir con buenos buceadores. Pese a la intensa demanda, los buceadores solían estar perpetuamente endeudados con su pilotos—prestamistas. Como se señaló antes, existen muchas pruebas (Bowen, 1951; Rumaihi, 1975; Khuri, 1980) de que los mejores buceadores eran a menudo los más endeudados. Las habilidades o pericias eran, naturalmente, en alto grado, mejoradas con la experiencia. Es bien conocido, por ejemplo, que la capacidad pulmonar aumenta con la exigencia que se haga de ella, con la “demanda”, en este caso, con la continua experiencia de contener la respiración durante largos intervalos bajo el agua.

El sistema de acopio, extracción y venta de las perlas era así: Todas las ostras eran depositadas en un montón en la cubierta cada tarde. Y las ostras se abrían por la mañana. Todo el mundo, excepto el capitán participaba en este proceso; se hacía de tal manera (sentándose todos formando un círculo, mientras el capitán se mantenía de pie dominándolos desde arriba) que la posibilidad de “escamotear” o tragarse una perla se veía reducida a un mínimo. Las perlas eran después puestas a buen recaudo por el capitán, en un cofre especial para perlas, hasta el momento en que las perlas que se vendieran, bien periódicamente al *tawash* (los comerciantes en perlas que se hacían a la mar o comerciantes flotantes), que cruzaba la zona tratando de encontrar buenas oportunidades de compra, o bien, una vez atracados en la costa, a los mercaderes que estaban entierra a precios algo más altos. Estos comerciantes a su vez vendían sus perlas a mercaderes de Bombay (India), en donde las perlas serían ensartadas para su posterior distribución y venta como collares de perlas en los mercados mundiales (el más importante mercado a finales del siglo XIX y principios del XX era el de París). En la mayoría de los casos (contratos *amil*) los pilotos o capitanes tenían que vender a los mercaderes que les habían proporcionado el crédito. E incluso cuando gozaban del derecho a escoger el comprador (como en los contratos *madyan*), frecuentemente optaban por vender a los mercaderes que les habían proporcionado el crédito. Finalmente, en unos pocos casos distintos, (contratos *khamas* y *azil*) eran los buceadores quienes vendían las perlas. Los contratos *khamas* y *azil*, sin embargo, se aplicaban sólo a barcos mucho más pequeños, y normalmente se trataba de buceadores de Bahrain, cuando la mayor parte de los buceadores no eran de Bahrain. Los miembros de la tripulación aparte de los buceadores eran (en los contratos predominantes *madyan* y *amil*) generalmente de la misma tribu que el piloto y el mercader.

Igual como hoy se contempla en la industria y la banca costera, la política de los gobernantes de Bahrain (durante los últimos siglos la familia Al-Khalifah) era de tipo de *laissez-faire*, dirigida a atraer las industrias emigrantes sin trabas a Bahrain. La recaudación del gobierno se basaba en gran medida en

derechos de aduanas bajos, pero no insignificantes, sobre las importaciones. Cuando mayor fuera el valor de las perlas exportadas, más gente se vería atraída hacia Bahrain, y así sería mayor el valor de las importaciones y, por tanto, mayor sería lo recaudado por derechos de aduana por los gobernantes. Al igual que hoy en día, los trabajadores que ejecutaban las labores más bajas y laboriosas en la industria, como los buceadores y los izadores, tendían a reclutarse entre los de fuera de Bahrain, o entre los moradores no indígenas de Bahrain. La organización de la industria, la propiedad de los bancos comerciales de perlas así como el proporcionar los cantores y empresarios (los pilotos y los capitanes) corría a cargo de las tribus árabes de la costa de Bahrain, como las de Bin Alí y Al-Dawasir. Los jefes de tales tribus eran normalmente los grandes mercaderes que proporcionaban el crédito que permitía funcionar al sistema. También eran árabes de Bahrain los comerciantes flotantes, los asentados en tierra, los importadores y los tenderos. Los comerciantes hindús corrían con la exportación y posterior ensartamientos de las perlas. Sin embargo, debido al dominio de las tribus costeras en el funcionamiento de la industria perlífera y a su movilidad suficientemente intensa, los gobernantes de Bahrain se veían muy limitados en su capacidad de intervención en los asuntos tribales y en la regulación de la industria (Khuri, 1980).

Las reformas introducidas por el gobierno de Bahrain en los 1920s a propuesta de los ingleses incluía: la abolición de las deudas hereditarias, la regulación e inspección de las cuentas de los buceadores u otros trabajadores que fueran deudores, anuncio público e igualdad de oportunidades entre los buceadores respecto a los préstamos para ellos disponibles, una ley que quiebra para proteger la propiedad personal de los pilotos (*nakhodas*) de su expropiación por la falta de pago de sus deudas y la creación de un "tribunal de buceo" para tratar de los problemas de puesta en vigor de la ley en la industria. Bastante sorprendentemente, las "reformas" no fueron bien recibidas ni siquiera por los buceadores e izadores a quienes presumiblemente beneficiaban. La explicación de esto nos lleva a la siguiente sección en que tratamos de explicar las razones del sistema de antes de la reforma.

POR QUÉ EL SISTEMA DE LA INDUSTRIA PERLÍFERA ERA ASÍ

Como antes se señaló, existían cuatro tipos diferentes de contratos *madyan* y *amil*, que se distinguían entre sí por la libertad del piloto para escoger al comprador de las perlas, y *azil* y *khamas*, en que los buceadores retenían el derecho a vender las perlas. En realidad, en los contratos *azil*, practicados casi exclusivamente por unos pocos buceadores relativamente ricos y calificados de

origen bahraini, eran en realidad los buceadores los que contrataban al piloto y al propietario del *dhow*, dando a este último una predeterminada y relativamente pequeña parte del producto. Puesto que estos dos últimos tipos de contratos eran muy raros y (debido a su menor escala de funcionamiento) suponían sólo una pequeña fracción de la producción de perlas, nuestras explicación se centrará en los dos primeros tipos de contrato. Realmente, como la diferencia en la práctica ya que, incluso en los contratos *madyan*, y de *amil* era muy pequeña en la práctica ya que, incluso en los contratos *madyan*, el piloto optaba frecuentemente por vender al mercader-prestamista, también nosotros optaremos por no distinguir entre contratos *amil* y *madyan*. Cuando el piloto vendía al mercader probablemente no obtendría un precio tan elevado por las perlas como cuando las vendía a otros. Por otra parte, sin embargo, la parte a pagar al mercader por el crédito proporcionado al piloto (o capitán) sería de hecho menor (ya que no comprendería el equivalente a la carga por interés).

Para evaluar la eficacia del sistema que nos ocupa, nos será útil considerar las características de los tres tipos básicos de organización, a saber, grupos de pariguales, jerárquicos, y de mercado. Los grupos de pariguales son aquéllos en que, como en las comunas, los activos son poseídos colectivamente y se trata a todos los individuos como a iguales. Los grupos jerárquicos son los que cuentan con una organización vertical de las actividades; así quienes ostentan un grado más elevado en la jerarquía supervisan y coordinan las actividades de quienes tienden un grado menor en la jerarquía. Los grupos de mercado son organizaciones en que empresas no integradas verticalmente llevan a cabo las diversas (o única) fases del proceso de producción y luego comercian entre sí en mercados para permitir que se relacione a su vez las diversas fases (o productos).

Cada uno de estos tipos de organización tiene ventajas y desventajas. Así, por ejemplo, los grupos de mercado permiten que se dé especialización y se ganen economías de escala, pero también suponen generalmente importantes costes de transacción. Los grupos jerárquicos reducen los costes de transacción que van unidos a los grupos de mercado; pero pueden hacerse tan grandes que estimulen la evasión del trabajo y la actuación como polizón, lo que sólo puede atenuarse con más supervisión y, por tanto, mayores costes de transacción internos. Los grupos de pariguales pueden reducir la necesidad de supervisión, al eliminar las fuentes de conflicto entre los trabajadores al equiparar a los que tienen igual pericia y gustos similares, pero es probable que sufran de deficiente coordinación y de baja eficiencia. La mayoría de las organizaciones reales compaginan rasgos de los tres tipos mencionados, y la extracción de perlas no es una excepción.

Hemos visto, en la anterior sección, que la industria perlífera era una

actividad caracterizada por su extrema estacionalidad (es decir, por una estación o período de gran actividad relativamente corta, seguida por una larga estación o período de poca actividad); por un importante riesgo respecto a los ingresos; y por, al menos en la predominante forma de contrato, producción en equipo, la relativa importancia de la experiencia y habilidad naturales; por una marcada competición en el mercado de perlas, de trabajo y de *dhows*; por la participación en los beneficios netos como forma de pago, y el endeudamiento a largo plazo, tanto de los buceadores respecto a los pilotos como de los pilotos respecto a los grandes mercaderes.

La mayoría de los analistas (tales como los marxistas y los reformadores) se han aproximado al tema con una perspectiva normativa, subrayando si el sistema era "bueno" o "malo". La mayor parte de tales análisis han tendido a destacar la injusticia de la explotación y control de una de las partes por la otra. Lo que dejan sin explicar es el por qué esta industria se desarrolló así como lo hizo. El propósito del resto de esta sección del escrito es precisamente proporcionar tal explicación.

En nuestra opinión, si bien los mencionados análisis normativos tienen algunos méritos, como son incoherentes con la muy considerable competencia que prevaleció, tanto en los mercados del producto como de los factores, no alcanzan su objetivo. Históricamente, ha habido muchos casos en que instituciones eficientes en una época, debido a los costes que suponía el adoptar una acción colectiva para cambiarlas, han continuado persistiendo durante cierto tiempo aunque su finalidad hubiera acabado. En nuestro caso, sin embargo, debido a la considerable competencia de otras formas institucionales que existían, no parece verosímil la ineficiencia. Para aparecer y persistir durante tanto tiempo, el sistema debe haber sido relativamente eficiente (aunque no necesariamente "bueno"). Era un sistema dirigido a maximizar las ventajas y minimizar las desventajas de las tres formas básicas de organización mencionadas antes.

Debido a la importancia antes mencionada de las pericias y experiencia, de la posibilidad de evasión del trabajo, de poca coordinación, de información a la baja de lo producido y de las diversas clases de riesgo, nuestra explicación del sistema se centra en la separación de la propiedad de los diversos factores y por consiguiente en los problemas de control, información, supervisión y puesta en vigor que pueden resumirse con el nombre de costes de transacción⁵.

Para facilitar la exposición, nuestra explicación del sistema se divide en ciertos apartados: participación (en los beneficios), interconexión de las rela-

5. Véase Williamson (1975), Akerlof (1984) y Yellen (1984) para hallar una exposición sobre el enfoque de los costes de transacción y referencias bibliográficas al respecto.

ciones contractuales respecto al trabajo y al crédito, duración de los contratos y variaciones estacionales en las cuotas implícitas de beneficios. Sin embargo todos estos rasgos o aspectos del sistema estaban interrelacionados y por tanto todos los apartados de nuestra explicación estarán también íntimamente interrelacionados.

PARTICIPACIÓN EN LOS BENEFICIOS NETOS

Si bien la participación en los beneficios no ha sido, al menos en el sistema del siglo XX la regla en otras actividades, sin embargo el pago a los factores en la industria perlífera se basaba en la participación en los beneficios netos. Por ejemplo, en la agricultura, la producción de palmeras datileras se realizaba bajo un sistema de arrendamientos con renta fija que pagaban los arrendatarios a los terratenientes en especie (terratenientes que fueron principalmente miembros de la familia gobernante Al-Khalifa).

Una razón por la que no prevaleció el sistema de arrendamiento con renta fija en la industria perlífera fue probablemente que esta industria tenía un riesgo o aleatoriedad de su ingreso mucho mayor que la producción datilera. Otra razón era el gran número de diferentes agentes cuyos imputs había que coordinar. Como se dijo antes, incluso en los casos en que rigen los otros tipos de contratos que no consideramos, también prevalece el sistema de participación en los beneficios. La única diferencia era sobre qué parte era para el empresario y, por tanto, en el tamaño de las cuotas. Considerando en comparación con los pobres buceadores e izadores, podría haberse esperado que predominaran los contratos salariales, en especial por lo que a buceadores se refiere. Tal expectativa tendría además en su favor la relativa facilidad para detectar la evasión del trabajo de buceadores e izadores que tendría el capitán y el piloto, ya que estaban muy próximos a todas las operaciones y además tenían libertad, tanto el capitán (piloto) como el segundo de bordo para imponer duras sanciones a cualquiera de los tripulantes sorprendidos evadiendo el trabajo o defraudando. El predominio de los contratos a la parte en que el riesgo es compartido por todas las partes refleja presumiblemente el hecho de que los pilotos (usamos este nombre para los capitanes), y a su vez los mercaderes financieros, no estaban dispuestos a aceptar todo el muy considerable riesgo que otro sistema supondría para ellos. Además, el contrato a la parte contaba con las mismas ventajas que el salarial por lo que respecta a la proximidad de los pilotos y segundos a las actividades de buceo, izamiento, remos y demás actividades de la industria perlífera, así como su cabal autoridad para imponer sanciones a los sorprendidos evadiendo el trabajo o defraudando. De modo que

se evitaban las normales desventajas del sistema de pago a la parte concernientes a la evasión del trabajo (que surgen porque el trabajador sólo recibe una fracción del producto marginal de su trabajo).

Otra importante ventaja que ofrecía el sistema de participación en los beneficios en la industria perlífera era que propiciaba un buen trabajo en equipo: Incluso si todos los individuos de la industria perlífera hubieran hecho sus trabajos del modo prescrito (y realmente parece que los capitanes y segundos recurrían pocas veces a castigos físicos o de otros tipos sobre los buceadores, izadores y demás trabajadores), los beneficios netos de las actividades perlíferas hubieran permanecido bajos si los individuos no cooperaban eficazmente entre sí. En este aspecto el sistema imperante de retribución a la parte sacaba partido a la solidaridad característica del grupo de pariguales. Sin embargo, el problema de coordinación endémico entre los grupos de pariguales resultaba minimizado por medio del empleo de aspectos jerárquicos, proporcionados en nuestro caso por el piloto y su segundo, y facilitado por el hecho de que los grupos eran relativamente pequeños. Si bien la autoridad para imponer severas sanciones cuando se descubría evasión del trabajo indudablemente disuadía de tal evasión, el incentivo positivo de la participación en los beneficios en la producción colectiva resultaba también indudablemente útil, al reducir la necesidad de supervisión directa y de sanciones severas, teniendo en cuenta que interviniendo tantos individuos resultaba difícil medir las contribuciones y nivel de esfuerzo de tales individuos.

Otro factor que tendería de modo importante a reducir el grado de evasión del trabajo y de otros comportamientos no cooperadores eran las relaciones relativamente permanentes que existían entre los diversos miembros del equipo. Solía trabajar la misma gente año tras año junta en los mismos *dhow*s. Naturalmente en estas circunstancias los diversos miembros del equipo tenderían a cuidar unos de otros, reduciendo por tanto así el incentivo negativo potencial de que cada miembro del equipo *sólo* obtendría para sí una cuota del producto colectivo. Puesto que con la preocupación por los demás y la solidaridad, el individuo también obtendría utilidad de las cuotas del producto destinadas a los otros miembros del equipo.

De mayor importancia, y especialmente si consideramos tanto la naturaleza competitiva de los mercados que intervenían como el grado en que los individuos diferían en pericia y eficiencia, es que la autoselección y la reputación tendían a jugar un papel importante en la formación de los equipos cooperadores. Así los pilotos naturalmente deseaban formar equipo solamente con buenos buceadores, dignos de confianza y expertos. Los buenos buceadores querían trabajar sólo con otros buenos buceadores, así como con buenos izadores y buenos pilotos. De modo que la reputación era muy importante, ya

que determinaba si un individuo tenía la adecuada calificación como para formar parte de un buen equipo de quien se sospechara un comportamiento no cooperador, perdería entonces el respeto de sus compañeros y se vería amenazado con la expulsión del equipo. Por otra parte, la información sobre la reputación podía extenderse rápidamente y sin costes. Así, por ejemplo, los pilotos estaban indudablemente bien informados no sólo sobre las reputaciones de sus propios buceadores, izadores y demás miembros de la tripulación, sino también de los ajenos (al menos de los buceadores ajenos). La reputación de honesto, diligente y cooperador para un trabajador era la mejor garantía individual para conseguir un acceso continuado al crédito cuando se necesitaba y, por consiguiente, uno de los principales medios para reducir el riesgo. Asimismo, una buena reputación como buen piloto era la mejor garantía de que podría siempre reclutar buenos miembros para su tripulación y, por tanto, de que lograría recoger la buena cantidad de perlas que justificaría el continuado sostén de su prestamista. Este último aspecto era particularmente importante ya que el fraude por parte de los pilotos (por ejemplo, en forma de información a la baja de las perlas recogidas) era el más difícil de descubrir. El riesgo de que el piloto se hiciera una mala reputación entre los buceadores era sin duda un importante acicate para que se comportara honestamente. Las oportunidades de comportamiento oportunista de las diversas partes tendían a verse minimizadas por la aguda competencia que se daba en todos los mercados pertinentes. Así pues, el papel que jugaba la reputación en la extracción de perlas resulta una excelente ilustración del principio enunciado por Williamson (1975) de que la reputación es un buen mecanismo para limitar la importancia del comportamiento no cooperador en situaciones laborales en que intervienen muchos individuos y prevalecen condiciones competitivas.

INTERCONEXIÓN DE LOS CONTRATOS LABORALES Y CREDITICIOS

En nuestra opinión la principal razón de la interconexión de los contratos laborales y de crédito residía en los costes de transacción. Indudablemente la razón más importante por la que los pilotos tendían a pedir prestado a los grandes mercaderes, así como también a venderles las perlas, era que estos mercaderes eran casi invariablemente de la misma tribu que el piloto y estaban por tanto personal y permanentemente relacionados entre sí, de modo que cada uno de ellos tenía un intenso conocimiento del otro. Los mercaderes eran además normalmente los jefes de la tribu, y como el gobierno concedía autoridad completa para zanjar los litigios al Consejo Tribal formado por los jefes de tribu, tenían un poder considerable para hacerse reembolsar sus

préstamos a los pilotos de una y otra forma.

Asimismo, los buceadores invariablemente pedían prestado a sus pilotos en vez de a los mercaderes o de otros prestamistas, ya que eran los pilotos quienes reclutaban a los buceadores y quienes disponían por tanto de un mejor conocimiento de donde paraban, así como de su productividad (un factor importante ya que la primera garantía de sus préstamos era la promesa de bucear para él en el futuro (contratos laborales a futuros)).

Otro factor que tendían a reducir los costes de transacción del crédito interrelacionado en los dos casos era que las dos relaciones contractuales, aunque explícitamente sólo eran para una estación o un año, mejorando así el conocimiento de los pilotos por parte de los mercaderes y de los buceadores por parte de los pilotos, e incremento así entre ellos el mutuo respeto, confianza y cooperación.

Igualmente, dado el carácter competitivo de los mercados del producto y de trabajo y la existencia de un sistema de participación en los beneficios, la heterogeneidad del factor trabajo, es decir, la importancia de la diferenciación entre las pericias de bucear y capitanear y pilotar, convertía en ventajoso para los buceadores y pilotos con igual capacitación el trabajar juntos y el repetirlo una y otra vez basándose en una experiencia anterior favorable. Dada lo corta que era la estación propicia a la extracción perlífera, y la falta de alternativas de empleo fuera de la estación aludida, el proporcionar crédito a los buceadores en proporción a su pericia resultaba un instrumento esencial en manos de los pilotos que tenían éxito para reclutar buceadores hábiles y duraderos.

DURACIÓN DE LOS CONTRATOS

Como antes se señaló, formalmente el mercader-proprietario era libre para contratar un nuevo piloto (capitán) cada año, y el piloto tenía también libertad para contratar nuevos buceadores cada año. En la práctica, sin embargo, se solían contratar los mismos pilotos por los mercaderes y los mismos buceadores por los pilotos año tras año, tanto por lo que atañe a los contratos laborales como a los contratos crediticios, salvo que hubiera acontecido alguna experiencia desagradable con alguna de las partes de tales contratos. Aunque la acumulación de endeudamientos de los buceadores respecto a los pilotos y de éstos respecto a los mercaderes tendía a seguir ligando a patrón y contratado en futuros contratos laborales, sin embargo, si alguna de las partes dejaba de cumplir lo esperado, podía resultar conveniente para una de las partes el cancelar tales relaciones. Por ejemplo, un buceador endeudado que sospechara que un piloto le defraudaba o que no era suficientemente hábil para localizar los

yacimientos o bancos de ostras, podía esperar, debido a que la dimensión de la deuda y la pericia del buceador solían ir a la par, y a la marcada rivalidad por hacerse con los buenos buceadores, convencer a otro piloto para que pagara su deuda crediticia al anterior piloto a cambio de transferir a ese nuevo piloto la promesa de su futuro trabajo (tanto el suyo, como el de sus hijos).

Como tanto la productividad del buceador como la del piloto tendían a incrementarse a medida que aumentaban experiencia y cooperación, tenderían a incrementarse pues con el paso del tiempo, y así mismo sucedía con el estímulo a una mayor cooperación. De modo que estos factores tendían a favorecer la renovación del contrato. Otro factor que propiciaba tal renovación era que la mayor familiaridad adquirida a través de la experiencia de vivir y trabajar juntos, hacía cada vez más sencillo el distinguir el bajo rendimiento, la negligencia o el fraude por la otra parte, de la mala suerte o de las desfavorables condiciones exteriores. Y podía sospecharse que los individuos que se ofrecían al mercado de trabajo tratando de ser acogidos por otro equipo, no eran buenos trabajadores y por tanto no merecían un salario satisfactorio⁶.

El hecho de que las deudas tendieran a acumularse y a pasar de padres a hijos, en vez de considerarse meramente como prueba de un comportamiento inhumano y explotador, puede también interpretarse que proporcionaba a los ancianos un nivel de vida y de crédito de que no hubieran podido disfrutar si hubieran tenido que pagar sus deudas antes de morir⁷. Y desde el punto de vista del piloto, la efectiva o prevista transferencia de la deuda de padre a hijo, se convertía en un útil medio para asegurarse el reclutamiento de jóvenes buceadores como aprendices con muy bajos tipos de compensación. Y no sólo resultaba para los pilotos ventajoso tener aprendices, debido a su bajo coste, sino que también les proporcionaba —a los pilotos— la posibilidad de realizar una selección cuidadosa y sin coste, y de adiestrarlos a fin de que alcanzaran una experiencia que incrementaba tanto su eficacia como su capacidad pulmonar.

VARIACIÓN EN LAS CUOTAS IMPLÍCITAS DE BENEFICIOS

Como antes se señaló, la sensibilidad de todas las partes de estos contratos a la muy considerable aleatoriedad o riesgo del ingreso que caracterizaba a la industria perlífera, hacía que el sistema de participación en los beneficios fuera relativamente eficiente desde la perspectiva de las diversas partes que interve-

6. Es éste el problema de la selección negativa que puede constituir una importante fuente de fallos del mercado (Akerlof, 1970; Greenwald and Glasspeigel, 1983).

7. Para una mayor explicación de este mecanismo ver Posner (1980).

nían. Nótese también que la participación en los beneficios o *muderabah*, que incluía una parte relativamente grande para el prestamista, evitaba la necesidad de exigir intereses, lo que estaba prohibido por la religión musulmana, religión que predominaba en Bahrain y todo el Golfo Pérsico. Y debido a las mencionadas ventajas de la participación en los beneficios y de la interconexión entre los contratos laborales y crediticios, la pérdida de eficiencia del sistema ocasionada por la prohibición del interés puede haber sido pequeña o incluso a lo mejor despreciable, al menos en el caso de la extracción de perlas⁸.

Cabía, sin embargo, esperar que la aversión al riesgo variase de uno a otro de los distintos agentes. En efecto, cabía esperar, en general, que el grado de aversión al riesgo fuera mayor para los relativamente pobres buceadores que para los pilotos que tenían mucho mejor acceso al crédito de los ricos mercaderes, así como a los servicios comunales y recíprocos de las sociedades tribales de los que eran normalmente miembros. Si las cuotas implícitas de beneficios se fijaban rígidamente sin tener en cuenta la cuantía de los beneficios netos, no se incluirían en tal caso, las citadas diferencias en la aversión, según Khuri (1980), se permitía que las cuotas implícitas variarían con la cuantía de los beneficios netos, en la medida en que en los años buenos se sustraía una mayor deuda acumulada de los beneficios netos distribuidos a los buceadores y a los pilotos, que en los años malos. Naturalmente, esto protegía de la aleatoriedad o riesgo del ingreso en mayor grado a los buceadores e izadores que a los pilotos o a los mercaderes-prestamistas.

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS CARA A UNA ULTERIOR INVESTIGACIÓN

Dadas las mencionadas ventajas que hemos descrito que tiene el sistema flexible de participación en los beneficios, es muy posible que muchas, si no todas, de las reformas auspiciadas por los británicos hayan sido contraproducentes y hayan contribuido a la desaparición de la industria perlífera en lugar de lograr reanimarla. Hay varias razones para justificar esta conclusión:

En primer lugar, la medida de la reforma que prohibía la transferencia intergeneracional de las deudas puede simplemente haber incrementado el coste de transacción del reclutamiento del trabajo y de las garantías de los préstamos. Por otra parte, la pericia en el buceo y en el pilotaje se podían heredar o eran ciertamente transferibles a través del adiestramiento de los jóvenes por sus padres. Como puede esperarse que, en general, los costes de información

8. Para ver un análisis de esta institución y ver por qué, en general, la prohibición del interés no puede ser sin coste consúltese Kuran (1983).

necesarios para la puesta en vigor de los contratos —explícitos o implícitos— entre los diversos trabajadores de un dado disminuyan con la experiencia de trabajar juntos, se sospechará que cualquier individuo que busque empleo en *dhow* distinto tiene un rendimiento bajo o no funciona bien en equipo; de modo que es probable que la reputación de tal individuo y su posibilidad de ser alistado en un *dhow* productivo sean muy bajas. Y como la prohibición de transferencias intergeneracionales tendría el efecto de forzar a los hijos a buscar los nuevos puestos de trabajo en *dhow*s distintos a los de sus padres, en lugar de heredar el puesto de aprendiz y más tarde, posiblemente, los puestos de trabajo normales en los *dhow*s de sus padres, resultará para los hijos más difícil al ser contratados. Igualmente les será más difícil a los pilotos el hallar buceadores e izadores de confianza y hábiles. En segundo lugar, la imposición del sistema de crédito igual para todos los buceadores, sin tener en cuenta su pericia, podía muy bien haber minado el estímulo para esmerarse en el buceo, así como la posibilidad o tendencia a que los buenos buceadores se juntaran con los buenos pilotos, que es una exigencia para que el sistema sea eficaz. En tercer lugar, la regulación e inspección del crédito y de otras cuentas de pilotos y buceadores, si bien era beneficiosa en términos de equidad, puede también haber elevado los costes de transacción que suponía el conjuntar y aunar a los propietarios de los diversos factores de producción. Así como también probablemente levantaba sospechas de que una de las partes engañaba a la otra. En cuarto lugar, el proteger a los pilotos de la expropiación de sus propiedades personales por parte del mercader—prestamista y el retirar de la jurisdicción de los consejos tribales, en que la autoridad de los jefes tribales era suprema, la solución de los conflictos en favor de tribunales independientes para el buceo, incrementaba considerablemente los costes de información y transacción de los mercaderes—prestamistas (que casi siempre eran los jefes tribales) respecto a sus operaciones de contratación y préstamo. Esto naturalmente incrementaba el riesgo para mercaderes—prestamistas, minando pues la viabilidad del sistema de explotación perlífera para cualquier nivel dado de beneficios potenciales.

Pero sin investigación que permita cuantificar todos estos factores, no se puede por ahora concluir que estas desventajas de las reformas superaron sus ventajas. Sin embargo, la hipótesis de que las reformas contribuyeron a la posterior decadencia de la explotación perlífera es posible.

Aunque la extracción de petróleo que ha reemplazado a la de perlas como principal industria de Bahrain también tiene un alto porcentaje de riesgo, sin embargo, su altísima intensidad en capital ha hecho que sean los contratos laborales la forma contractual para el trabajo que predomina. A pesar de todo, la participación en los beneficios aún es usual entre distintos propietarios y entre propietario y gerentes, en especial en algunos sectores del negocio petrolífero,

como por ejemplo en la perforación, el refinado y en la venta al por menor. Como al actual Bahrain también son aplicable las características de estacionalidad y acceso diferenciado a las fuentes crediticias y a la información en muchos aspectos, la explicación de por qué para el presente y futuro de este país. En particular, los costes de transacción descritos en la anterior explicación pueden ayudarnos a explicar la razón por la que incluso en la actual sociedad de Bahrain son tan frecuentes la participación en los beneficios y la intervención de intermediarios.

Respecto a la explotación perlífera y las subsiguientes actividades de las tribus costeras, y de otros lugares, que más participaban en dicha industria, las siguientes cuestiones que nacen de nuestro estudio merecen una ulterior investigación:

— ¿Qué factores determinaban si la extracción perlífera se desenvolvía bajo los contratos menos frecuentes *khamas* y *azil* en vez de recurrir a las predominantes modalidades de contratos *amil* y *madyan*?

— ¿Qué tipos de contratos eran usados en las actividades perlíferas de fuera de temporada (se entiende "fuera de la estación de máxima actividad"), y quién jugaba qué funciones?

— ¿Cuáles eran las actividades de fuera de temporada de los buceadores, izadores, pilotos, cocineros y demás, y a qué fines se destinaban los créditos?

— ¿Cuáles han sido las actividades después de la decadencia de la industria perlífera de las tribus costeras?

— La transferencia intergeneracional de las deudas ¿mejoró o empeoró el bienestar de los buceadores ancianos?

— ¿Cómo se puede describir el perfil de edades de las deudas (deudas para cada edad) de los buceadores a los pilotos y de los pilotos a los mercaderes y cómo se puede explicar?

— ¿A qué fines eran destinados los beneficios o ingresos de la industria perlífera?

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABERCROMBIE, THOMAS J. (1979): "Bahrain: Hub of the Persian Gulf", *National Geographic*, 156, 300-329.
- AKERLOF, GEORGE A. (1970): "The Market for "Lemons": Qualitative Uncertainty and the Market Mechanism", *Quarterly Journal of Economics*, 84, 288-300.
- (1982): "Labor Contracts as Partial Gift Exchange", *Quarterly Journal of Economics*, 97, 543-569.
- (1984): "Gift Exchange and Efficiency Wage Theory: Four Views", *American Economic Review*, 74

- BELGRAVE, SIR CHARLES (1960): *Personal Column*, Hutchinson, London.
- (1968): "Persian Gulf – Past and Present", *Royal Central Asian Society Journal*, 55.
- BIBBY, GEOFFREY (1969): *Looking for Dilman*, Alfred A Knopf, New York.
- BLAU, PETER M. (1964): *Exchange and Power in Social Life*, John Wiley, New York.
- BOWEN, RICHARD LE BERON (1951): "The Pearl Fisheries of the Persian Gulf", *Middle East Journal*, 5, 161-80.
- CLARKE, ANGELA (1981): *The Islands of Bahrain*, Bahrain Historical and Archaeological Society, Manama
- GREENWALD, BRUCE C. and ROBERT R. GLASSPEIGEL (1983): "Adverse Selection in the Market for Slaves: New Orleans, 1830-1860", *Quarterly Journal of Economics*, 97, 479-97
- KHURI, FUAD I. (1980): *Tribe and State in Bahrain*, University of Chicago Press, Chicago.
- KURAN, TIMUR (1983): "Behavioral Norms in the Islamic Doctrine of Economics: A Critique", *Journal of Economic Behavior and Organization*, 4.
- POSNER, RICHARD A. (1980): "A Theory of Primitive Society, with Special Reference to Law", *Journal of Law and Economics*, 23, 1-53.
- RUMAIHI, MOHAMED G. (1975): *Bahrain: A Study on Social and Political Changes Since the First World War*, Capítulo, Parte II.
- WILLIAMSON, OLIVER E. (1975): *Markets and Hierarchies: Analysis and Antitrust Implications*, Free Press, New York.
- YELLEN, JANET L. (1984): "Efficiency Wage Models of Unemployment", *American Economic Review*, 74.